
Senato della Repubblica

8° Commissione Lavori Pubblici e Comunicazioni

“Linee strategiche e prospettive per la nuova *Governance* di Anas”

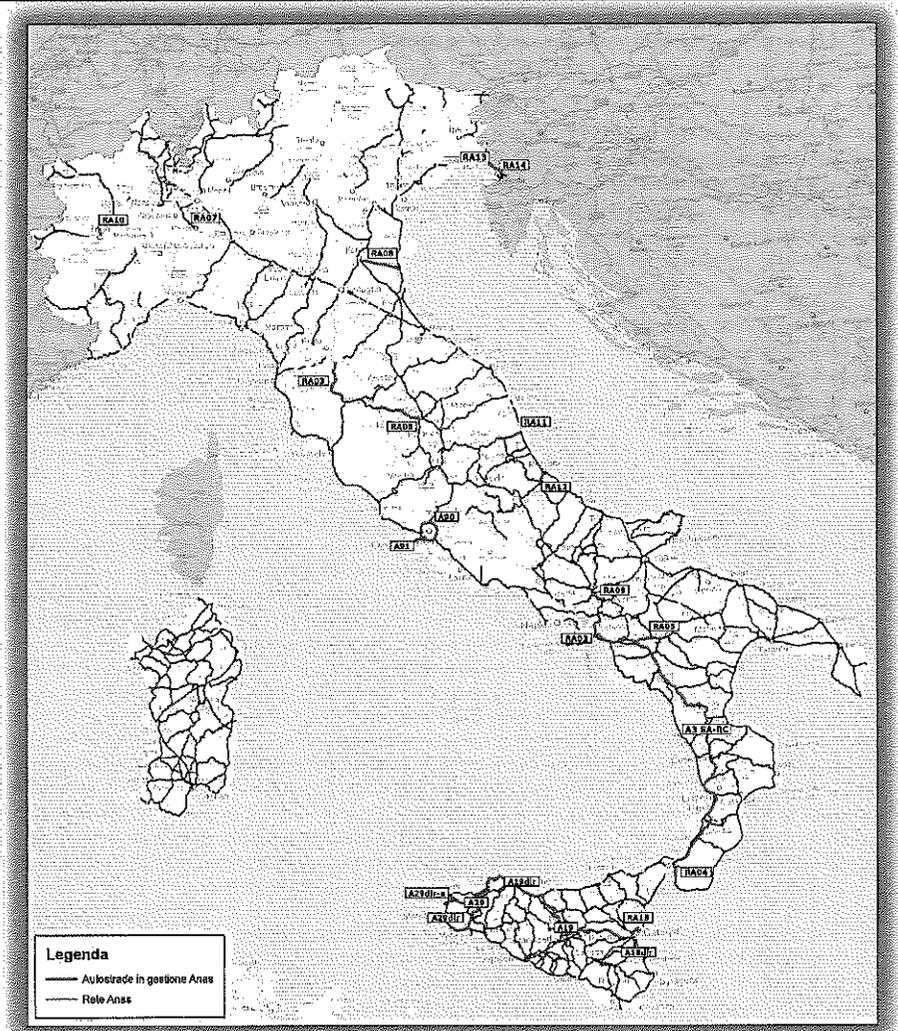


Audizione del Presidente di ANAS S.p.A.
Ing. Gianni Vittorio Armani

Roma 29 Luglio 2015



ANAS: chi siamo



Strade Statali e Autostrade

25.369 km

di cui 1.310 km di autostrade e raccordi

Totale investimenti

2,1 miliardi di euro

Dipendenti

6.163 unità

Unità periferiche

18 Compartimenti Regionali
Direzione Regionale della Sicilia
Ufficio Speciale per l'autostrada
Salerno-Reggio Calabria

Dati Bilancio 2014



La trasformazione incompleta di Anas in società per azioni 1/2

- Nel 2002 Anas è stata trasformata da ente economico in **società per azioni** partecipata al 100% dal MEF
- Dal 1° ottobre 2012 la Società svolge unicamente le funzioni di **concessionario della rete stradale e autostradale di interesse nazionale** non a pedaggio; le competenze proprie della figura di «concedente» sulle concessioni autostradali a pedaggio sono trasferite al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (art. 36 legge 111/2011 e art. 11 comma 5 e 6 legge 14/2014)
- Anas è qualificata come **organismo di diritto pubblico** ai fini della normativa in materia di affidamento dei contratti pubblici
- Il **progetto di privatizzazione** sostanziale della Società è stato di recente ribadito dall'attuale Governo, che ha inserito la Società nel programma di privatizzazioni per gli anni 2015 – 2016
- La privatizzazione di Anas **presuppone norme certe in ordine al funzionamento e al finanziamento della Società**, non soltanto in relazione alla copertura dei costi sostenuti per l'attività di gestione ordinaria della rete, ma anche per gli investimenti in nuove opere e manutenzione straordinaria, senza gravare integralmente sul bilancio dello Stato



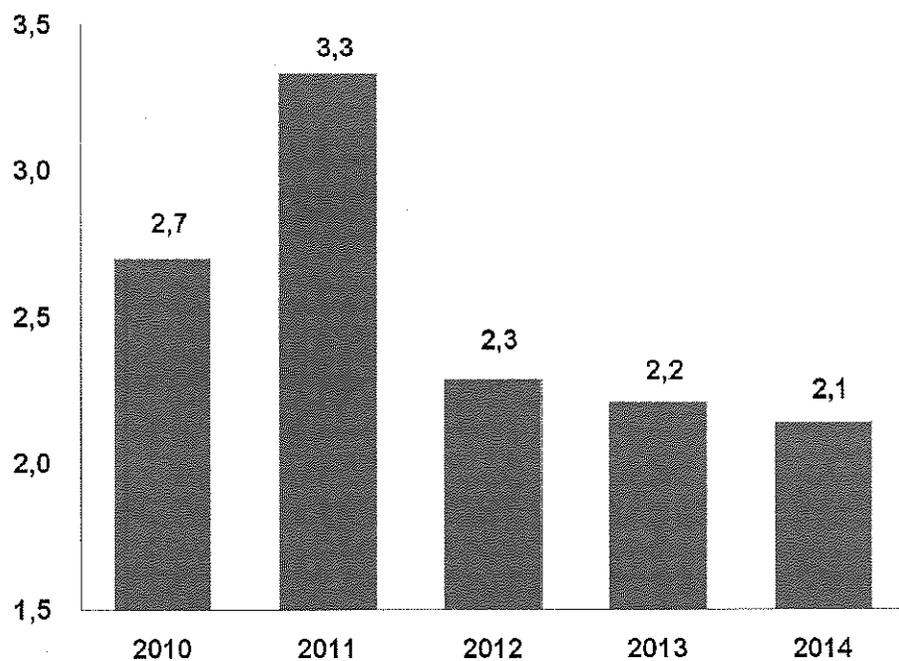
La trasformazione incompleta di Anas in società per azioni 2/2

- **La disciplina convenzionale e legale**, che già consente, in via generale, alla Società di **applicare tariffe** sulle tratte in concessione, ad oggi è **rimasta inattuata**
- I ricavi (800 €M nel 2014) garantiscono la copertura dei costi operativi (dal 2011 la Società non riceve più alcun corrispettivo di servizio per le attività di gestione ordinaria della rete in concessione). **Le spese per investimenti** (2,1 €Mld nel 2014) **sono coperte da contributi pubblici**, stanziati *ad hoc* per ciascuna delle opere in programmazione in base alle disponibilità del bilancio pubblico ed all'andamento della congiuntura economica
- ANAS rappresenta **l'unico soggetto industriale rilevante tuttora incluso nel perimetro della PA**, con conseguente assoggettamento a vincoli normativi incompatibili con il ruolo di concessionario di mercato: consolidamento dei debiti nel bilancio dello Stato, decisioni operative assoggettate a rischio danno erariale, numerosi e stringenti limiti alla spesa, ecc.



La crisi ha compresso gli investimenti Anas per le infrastrutture

Investimenti per nuove opere e manutenzione straordinaria
€Mld, 2010 - 2014



Variazione % del PIL vs anno precedente
2010 - 2014

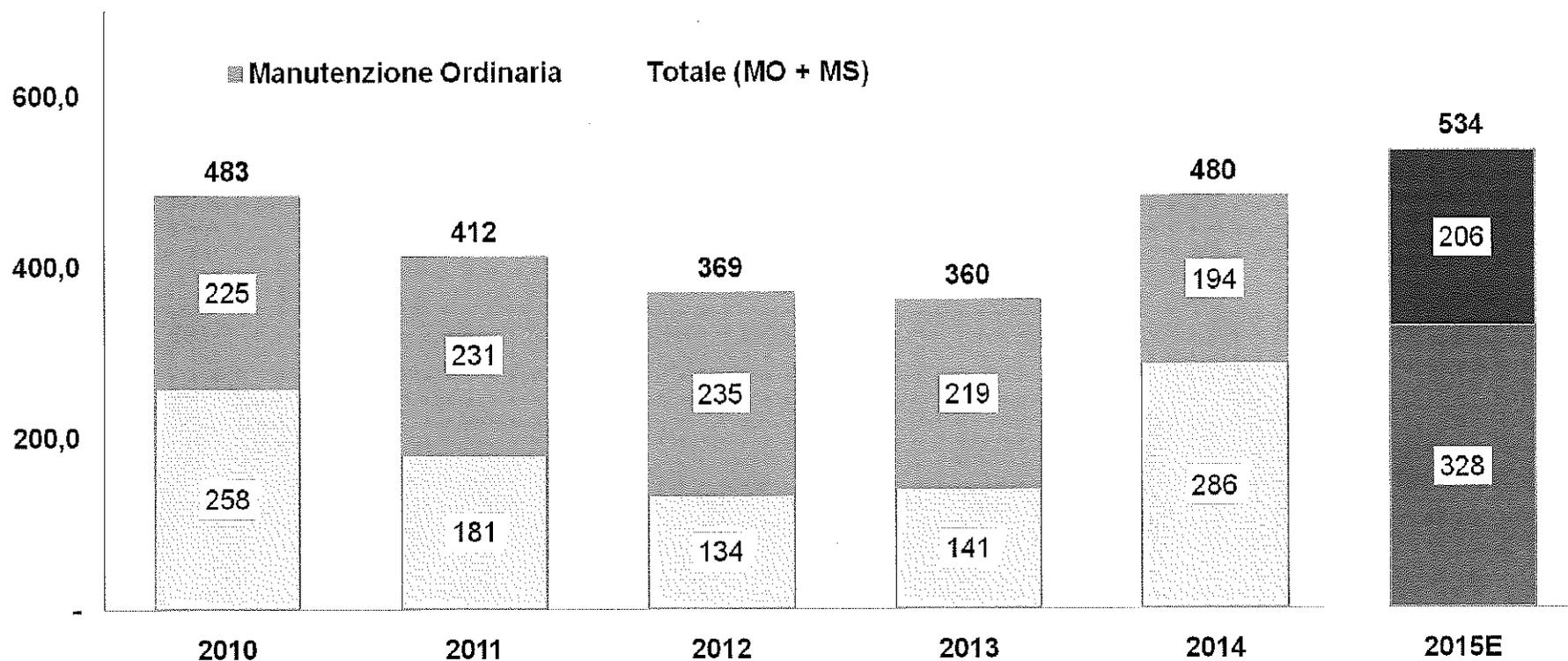


Fonte: ISTAT, Bilanci ANAS



Le spese per manutenzioni hanno recuperato solo nell'ultimo biennio

Spese per manutenzione ordinaria e straordinaria
€M, 2010 - 2015



Fonte: Bilanci / contabilità ANAS

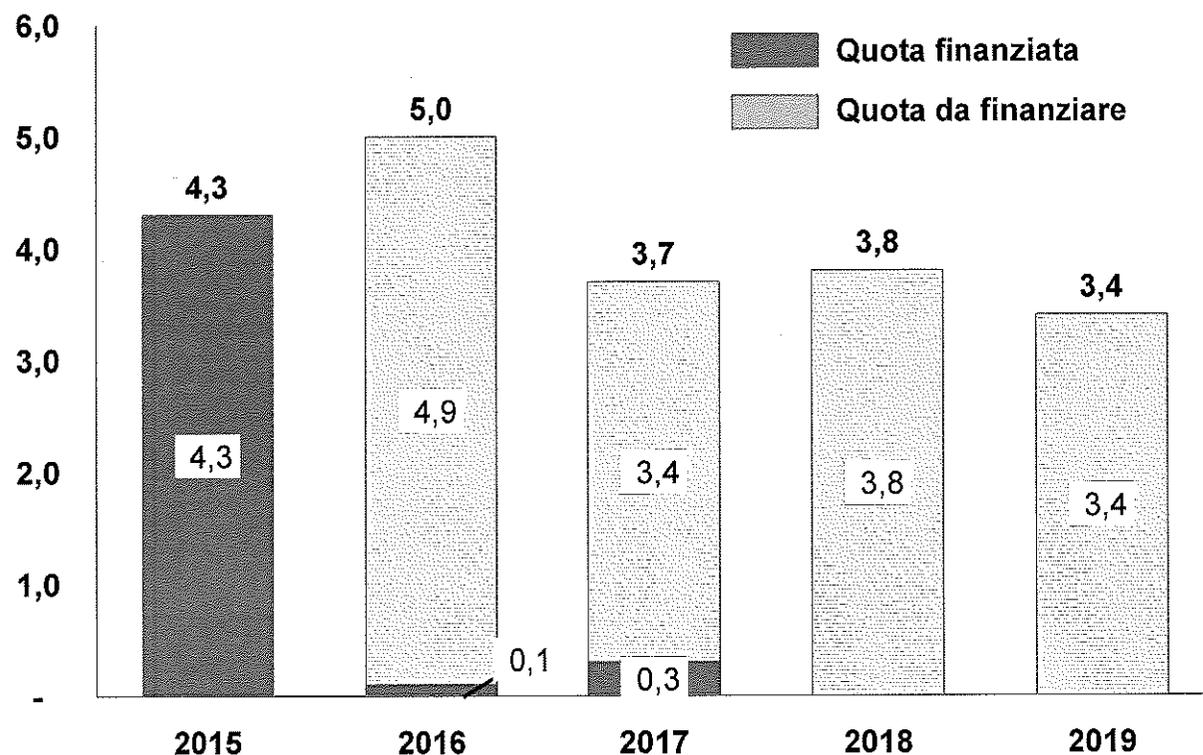


La nuova programmazione ha orizzonti finanziati per un solo un anno

Programma pluriennale degli investimenti 2015 – 2019

Importo complessivo investimenti 20,2 €Mld

Finanziamenti disponibili 4,7 €Mld

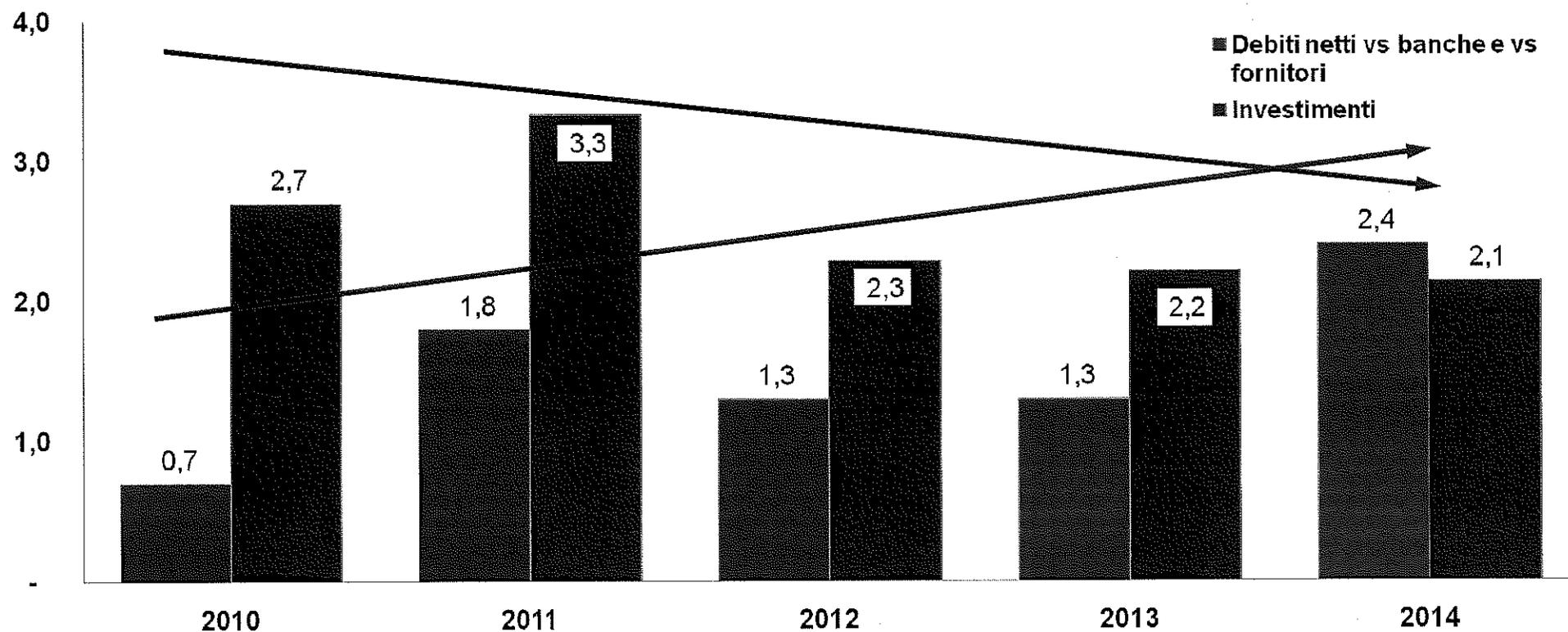


Principali criteri di selezione Interventi

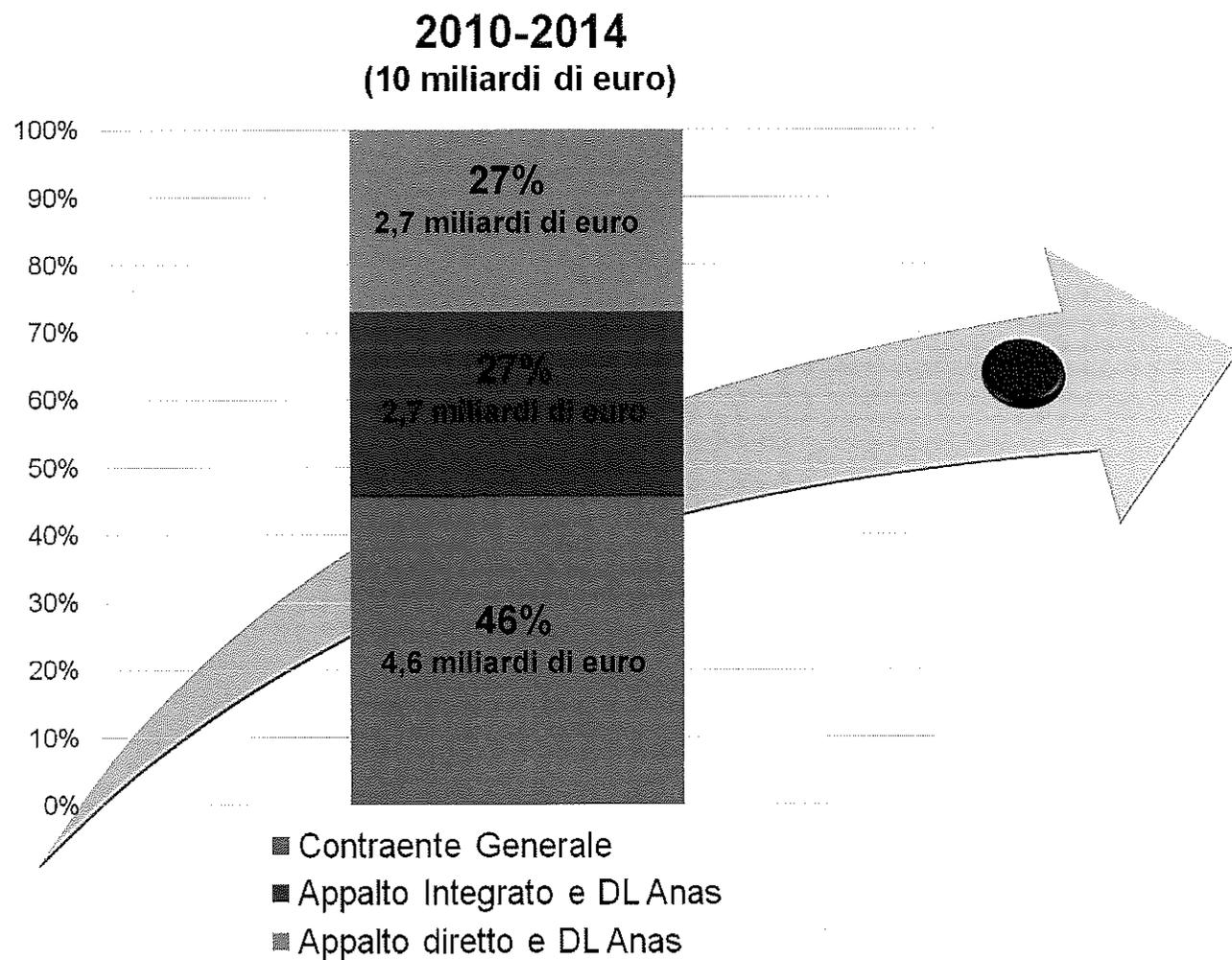
- Risoluzione criticità strutturali
- Messa in sicurezza da frane e rischio idraulico
- Riduzione incidentalità
- Miglioramento condizioni di percorribilità

Effetto crediti scaduti su attività investitoria e su debito

Investimenti e debiti netti vs banche e vs fornitori
2010 - 2014, € Mld



Investimenti realizzati e modalità di appalto



**Necessario
reinternalizzare
le competenze
tecniche**

Codice Appalti e ANAS

Contenzioso su gare bandite

nel periodo 2012-2014 su un totale di **919 gare lavori pubblicate** sono stati attivati **178 contenziosi**, pari al **19%**

Contenzioso pendente su appalti

5 mld di euro di *petitum* complessivi in relazione a **982 contenziosi pendenti al 31/12/2014** (**3 mld** attengono a **riserve** e gli altri a revisione prezzi, risarcimento danni, rescissione in danno, ecc.)

Soccombenza in termini di valore

La percentuale finale di **soccombenza** in termini di valore rispetto alle **richieste avanzate dagli appaltatori in giudizio** nel periodo 2012-2014 è pari al **19%**

Riserve presentate in corso d'opera

nel periodo 2010-2014 sono state avanzate **pretese** per un importo di **4.1 mld** di euro

La percentuale di **riconoscimento** in termine di valore rispetto alle **richieste di riserve** nel periodo 2010-2014 è pari al **16%**



Principali linee di intervento

1

- **Revisione pianificazione annuale, con piano della Viabilità pluriennale**

2

- **Autonomia finanziaria e controllo performance**

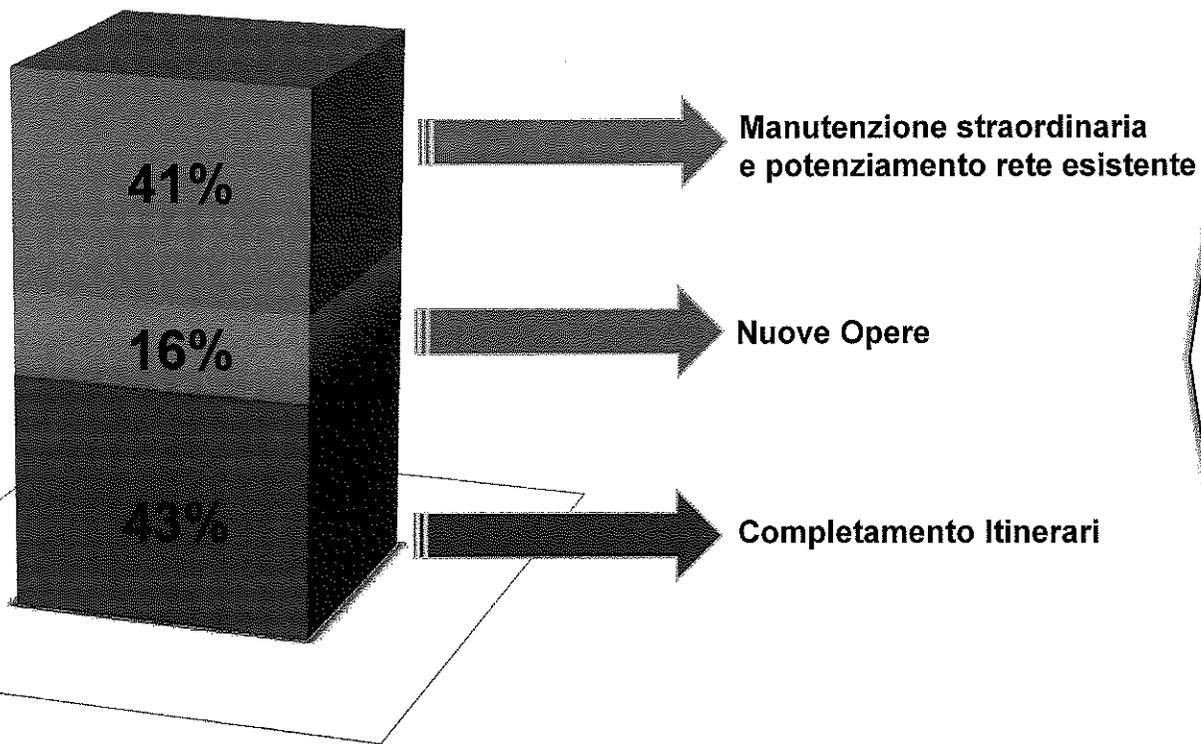
3

- **Reinternalizzazione delle competenze tecniche distintive**

4

- **Riassetto del rapporto con gli appaltatori**

Piano pluriennale 2015 – 2019: oltre il 40% per manutenzione straordinaria



- Focus sulla valorizzazione del patrimonio esistente richiede programma pluriennale con risorse certe.

- Necessaria valutazione costi/benefici per garantire stabilità al piano.



Pianificazione Stradale

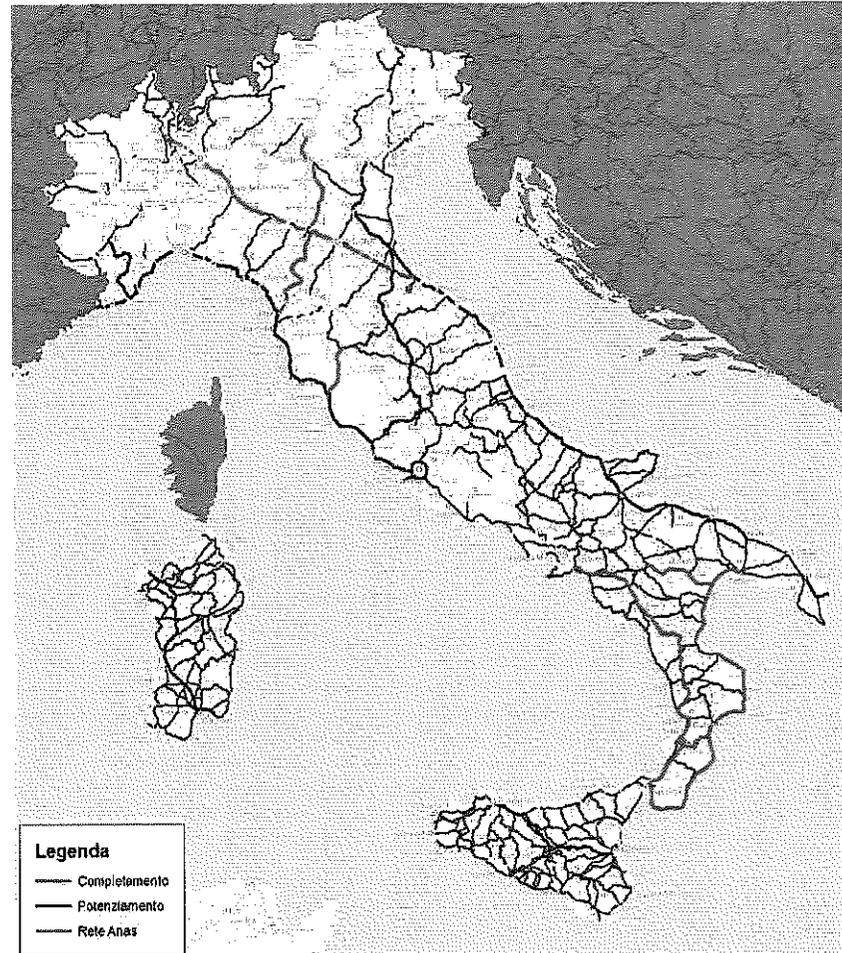
1. **Necessità di valutazione oggettiva costi e benefici sociali degli interventi**
2. **Valorizzazione dei piani stradali in relazione con gli altri piani logistici nazionali: ferrovie; porti; aeroporti; aree urbane**
3. **Confronto trasparente con stakeholder territoriali su risultati attesi**
4. **Misurazione *Performance* di realizzazione su obiettivi di investimento (tempi / costi)**



Piano Pluriennale 2015 - 2019

Potenziamenti

- Itinerario E45/E55 Orte - Mestre
- A19 Autostrada Palermo - Catania
- Grande Raccordo Anulare di Roma
- S.S. 16 "Adriatica"
- S.S. 131 "Carlo Felice"
- S.S. 554 "Cagliaritana"
- S.S. 67 "Tosco Romagnola"
- S.S. 1 "Aurelia"
- S.S. 28 "del Colle di Tenda"



Nuove opere e completamenti

- A3 Salerno - Reggio Calabria
- SS 106 "Jonica"
- SS 182 "delle Serre Calabre"
- Grosseto - Siena sulla direttrice Grosseto - Fano
- Sistema di Accessibilità Malpensa
- SS 9 "Via Emilia"
- S.S. 12 "dell'Abetone e del Brennero"
- Collegamento mediano Murgia-Matera-Pollino

Autonomia finanziaria di Anas: principali obiettivi

- **Deconsolidare ANAS dalla PA e dal debito pubblico**
- **Sviluppare un piano di investimenti di medio/lungo periodo** per incrementare la competitività del sistema produttivo e supportare lo sviluppo socio-economico del Paese
- **Valorizzare adeguatamente gli asset e le competenze sviluppate da ANAS**
- **Incentivare la gestione efficiente** della rete stradale e autostradale
- **Migliorare il servizio** offerto e tutelare gli utenti/clienti e i soggetti che operano nel settore
- **Imputare i costi** delle infrastrutture stradali **a chi fruisce del servizio** e in ragione del grado di utilizzo, **secondo criteri di mercato**
- **Rendere possibile**, mediante il riconoscimento di una remunerazione in linea con gli standard di mercato e di incentivi al raggiungimento di determinati obiettivi fissati dal regolatore, **l'accesso al mercato dei capitali per reperire le risorse finanziarie necessarie per investimenti mirati e utili al sistema e al perseguimento di interessi pubblici senza gravare sulle casse dello Stato**



Autonomia finanziaria di Anas: possibile soluzione

- Introdurre un modello tariffario prendendo a **riferimento i sistemi di tariffazione per altri servizi di rete regolamentati** (energia elettrica, gas, acqua, telecomunicazioni e aeroporti) per finanziare in modo adeguato gli investimenti oggi a carico della fiscalità generale.

- **Definire i livelli di servizio a favore dell'utenza/clienti** ed i corrispondenti parametri tariffari. Il **modello tariffario dovrà** in ogni caso **garantire**, unitamente all'integrazione del canone di concessione ed agli altri ricavi connessi alla gestione della rete:
 - ✓ **la copertura dei costi operativi**
 - ✓ **il rimborso del capitale investito**
 - ✓ **la remunerazione del capitale investito**

- **Adeguare la durata della concessione almeno fino al 2052 (già prevista dall'art. 1, comma 1019, L. 296/06)**



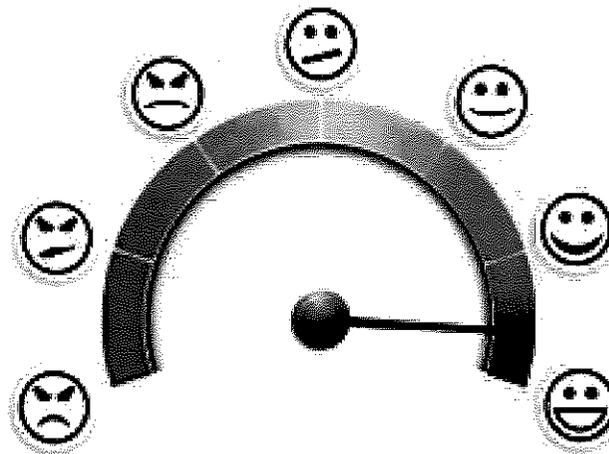
Qualità della concessione: la novità degli indicatori di performance

Contratto di Programma 2015

per la prima volta abbiamo introdotto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti **indicatori di performance** che misurano la qualità dei servizi offerti da Anas ai propri clienti, prevedendo anche penali specifiche.

Questo è soltanto l'inizio di un percorso che prevedrà un miglioramento dei servizi di Anas e già nel 2016 l'evoluzione ed il miglioramento degli indicatori stessi, in riferimento a servizi quali la pavimentazione, la segnaletica verticale, l'illuminazione etc.

In relazione ai servizi misurabili, dunque, gli indicatori permetteranno di monitorare le performance di Anas.



Reinternalizzazione delle competenze tecniche

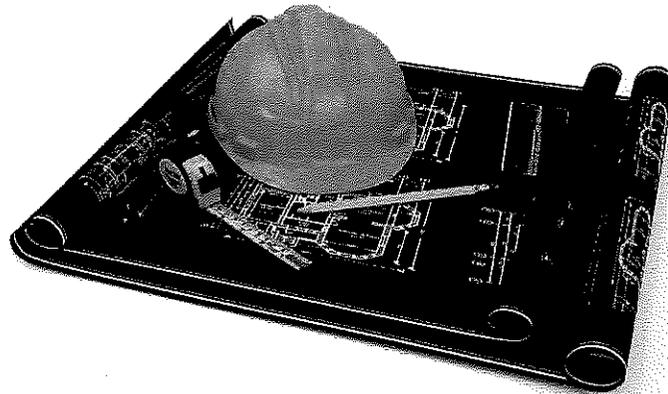
Non utilizzo da parte di Anas della modalità di affidamento a contraente generale

Per tutti gli affidamenti le nuove opere il **direttore dei lavori** sarà **designato direttamente da Anas**

La struttura tecnica di **progettazione** di Anas sarà **rafforzata e potenziata**,
in modo da poter **curare direttamente la progettazione** definitiva ed esecutiva

Progressivo **riassorbimento** in Anas delle **Società di progetto**

Rafforzamento delle strutture tecniche di **esercizio** con l'obiettivo
di una graduale **reinternalizzazione del pronto intervento**



Riforma del Codice degli Appalti: le 10 proposte di ANAS

1. **Potenziamento del sistema delle garanzie** poste a tutela dell'esecuzione dei contratti pubblici e risoluzione delle problematiche che affliggono l'operatività della garanzia globale di esecuzione;
2. Introduzione di un **sistema di *rating* degli operatori economici** gestito dall'ANAC e basato anche su criteri reputazionali;
3. Revisione del **sistema di qualificazione** delle imprese nel settore dei lavori pubblici al fine di garantire una selezione più rigorosa delle medesime;
4. **Potenziamento degli strumenti deflattivi del contenzioso**
5. Introduzione di un **sistema di *rating* delle stazioni appaltanti** gestito dall'ANAC che tenga conto delle particolari capacità organizzative e professionali nonché del numero e valore di contratti annualmente stipulati da parte delle stesse;

(segue)



Riforma del Codice degli Appalti: le 10 proposte di ANAS

6. **Limitazione delle responsabilità** precontrattuali della stazione appaltante;
7. **Valorizzazione della fase progettuale** negli appalti pubblici anche mediante il rafforzamento delle attività di verifica ai fini della validazione;
8. **Limitazione per il subappaltatore di ricorrere all'istituto dell'avvalimento** al fine di colmare la carenza, in proprio, dei requisiti;
9. **Limitazione dell'obbligo** di indicazione, da parte del concorrente, in sede di gara, della **terna dei subappaltatori** alle sole ipotesi di "subappalto necessario";
10. Profonda **rivisitazione**, in linea con il modello anglosassone, della **disciplina del Contraente Generale**.